# E. F. D. PEDRO II

## RELATORIOS

Nos. 1 a 20 Correspondentes ao periodo de

## 1856 a 1865

Reimpressos por occasião do 70º anniversario da inauguração da Estrada, em 29 de Março de 1928, sendo Presidente da Republica o Exmo. Sr. Dr. **Washington Luis Pereira de Souza**, Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas o Exmo. Sr. Dr. **Victor Konder** e Director da Estrada de Ferro Central do Brasil o Engenheiro **Romero Fernando Zander**

# 1.º RELATORIO DA DIRECTORIA

DA

# COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido na Sessão da Assembléa Geral em 31 de Janeiro de 1856.

# ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

## RELATORIOS

N.os 1 a 20, correspondentes ao periodo de

## 1856 a 1865

REIMPRESSOS POR OCCASIÃO DO 70º ANNIVERSARIO DA INAUGURAÇÃO DA ESTRADA, EM 29 DE MARÇO DE 1928, SENDO PRESIDENTE DA REPUBLICA O EXMO. SR. DR. WASHINGTON LUIS PEREIRA DE SOUZA, MINISTRO DE ESTADO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS O EXMO. SR. DR. VICTOR KONDER E DIRECTOR DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL O ENGENHEIRO ROMERO FERNANDO ZANDER

2º VOLUME

Livraria, Papelaria e Litho-Typographia
PIMENTA DE MELLO & C.
Rio de Janeiro
1928

31 de Janeiro 1856

# Directores da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II

*Christiano Benedicto Ottoni.*

*Jeronymo José Teixeira Junior.*

*Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo.*

*Alexandre Joaquim de Siqueira.*

*João Baptista da Fonseca.*

*Luiz Peixoto de Lacerda Werneck.*

*Ignacio da Cunha Galvão.*

*José Jorge da Silva.*

*João Baptista Vianna Drumond.*

*Domingos José de Campos Porto.*

*Joaquim Marques Baptista de Leão.*

*Domingos Theodoro de Azevedo Paiva.*

*Antonio Martins Lage.*

*Dr. Antonio Pereira Leitão.*

*Dr. Joaquim Alexandre Manso Sayão.*

*O Dr. Caetano Furquim de Almeida,* *ultimamente eleito, não chegou a tomar posse, por estar na commissão de contas.*

*Srs. Accionistas!*

A directoria que elegestes em Agosto vem dar-vos conta do estado dos negocios da companhia, do andamento que têm tido os trabalhos da estrada de ferro, e das esperanças que nutre de lhes dar maior impulso.

## ORGANISAÇÃO DA COMPANHIA

Emissão de acções. — O contracto celebrado em Londres para construcção da 1ª secção da nossa estrada de ferro deu direito ao empresario de receber até um terço dos pagamentos em acções ao par; e em consequencia desta estipulação ficárão em deposito, das 60,000 acções emittidas em Maio 8,297, que a 200$000 prefazem a quantia de 1,659:400$000, correspondente (ao cambio de 27) á terça parte de £. 560,084 estipuladas na 1ª clausula do contracto. As acções em deposito erão destinadas a repartir-se em doze porções, as primeiras cinco de 692 acções cada uma, e as outras sete porções de 691, que serião entregues por occasião de cada uma das doze prestações bimensaes, e fazendo parte dellas. Entendia porém a commissão distribuidora que estas emissões devião fazer-se ao par de 200$000, no que era contestada pelo empresario, sendo esta, ao que parece, a primeira divergencia a que deu lugar a execução do contracto de Londres.

Installada a directoria, e tendo de resolver esta questão, ponderou as razões apresentadas de um e outro lado, e collocando acima dellas a vantagem de evitar debates e desintelligencias, condescendeu com a opinião do empresario resolvendo que cada porção de acções emittidas em seu pagamento fosse computada pelo valor das entradas até então realisadas; e desta maneira se tem emittido no 1º de Setembro, 11 de Outubro e 11 de Dezembro, tres das quotas mencionadas. Achão-se pois na circulação 53,779 acções, que com 6,221 existentes em deposito para pagamentos ao empresario, prefazem as 60,000 exigidas pelos decretos de 9 de Maio para incorporar-se a companhia.

Fundo de reserva. — A directoria estudando a organisação da companhia e reconhecendo a necessidade da creação de um fundo de reserva, resolveu lembrar-vos a conveniencia de inserir nos estatutos, mediante approvação do governo imperial, um artigo áquelle respeito. Acreditáramos a principio, e comnosco a maior parte dos accionistas, que esta necessidade estava prevista e remediada pelo art. 57 dos estatutos publicados com os editaes de Maio, convocando os subscriptores de acções; em suas relações porém com o governo imperial adquirio a directoria o conhecimento de que a authenticidade daquella disposição póde ser posta em duvida; e de facto assim o declarou officialmente o Exm. Sr. ministro do imperio. Não existe com effeito a disposição no autographo dos estatutos que faz parte da collecção das leis, nem na authentica remettida officialmente á directoria, nem nos annexos ao relatorio apresentado ás camaras; a sua inserção nas publicações de Maio procedeu das seguintes circumstancias que por lealdade para comvosco e com o governo devemos expôr com clareza.

O governo imperial pretendêra exigir da companhia a cessão gratuita da estrada com suas obras e pertences no fim dos 90 annos, e neste presupposto mandára no art. 57 capitalisar uma annuidade que no fim do prazo pudesse reproduzir o capital, compensando a perda da estrada; este fim especial e expresso no artigo. Reconsiderada porém aquella estipulação e abandonada bem como a sua correlativa, aconteceu que por engano nas cópias mandadas á imprensa subsistio a disposição omittida.

Esta circumstancia é sem duvida grave, porque por uma parte os accionistas acudirão com seus capitaes ao chamado do governo, na esperança e boa fé de que além das outras vantagens e garantias promettidas terião mais a da existencia de avultado fundo de reserva; por outra parte, este fundo creado para o fim especial mencionado nas ultimas palavras do artigo, não se poderia desviar sem approvação do governo para outros fins de immediata utilidade. Accresce que a propria clausula final da disposição, destacada e sem relação alguma com o todo do systema, seria prova de boa fé, se alguem pudesse duvidar da do governo imperial.

A directoria em seguida offerecerá á vossa consideração os motivos da proposta que tenciona iniciar de um additamento aos estatutos para o qual conta com a approvação do governo imperial; mas nota desde já que sendo a companhia senhora da estrada, ainda depois de findo o privilegio, não póde ser necessario calcular o fundo de reserva sobre a base larga da reproducção total do capital; e comquanto não seja facil estimar em algarismos os damnos emergentes a que se póde ter de fazer face, parece á directoria que a annuidade correspondente a um decimo por cento sobre o capital (a terça parte da que fôra calculada para fim mais amplo), póde offerecer-nos todas as vantagens de um bom e garantido fundo de reserva.

Dar credito desde já ás acções da companhia, facilitar as futuras emissões com premios vantajosos, garantir os emprestimos que por ventura se tornem necessarios, são serviços que sem a menor duvida prestar-nos-ha o fundo de reserva.

Em suas applicações, directas e immediatas, esta medida se torna indispensavel para conservar a integridade do capital social, condição essencial da existencia das sociedade anonymas.

Este capital, em verdade, soffrerá no decurso de 90 annos perdas e reducções que não acharião em nossos artigos organicos recurso algum para fazer-lhes face, a não ser a companhia soccorrida com um fundo de reserva.

As perdas de capital procedem de muitas causas, e principalmente as seguintes: deterioração das obras e do material, prejuizos por accidentes, por fallimentos, e por causas imprevistas; e em nosso caso especial outros prejuizos inevitaveis que todavia prohibem os nossos contractos, que sejam deduzidos da renda bruta.

Não nos referimos certamente aos concertos do material, reparos nos edificios, conservação da estrada, substituição dos carris estragados, etc., etc., porque estes gastos sendo claramente de costeio e conservação, terão de ser levados ás contas de despeza e deduzidos do rendimento, e bem assim a remonta do material rodante na fórma do art. 18, § 3º do contracto.

Ha porém outras perdas que não encontrão recurso em nossos artigos organicos. Assim o art. 18, § 4º do contracto com o governo imperial prohibe que os prejuizos por multas, custas de arbitramento e *por fallimentos* possão ser indemnisados pelo rendimento; e pois são perdas de capital que de necessidade violão a sua integridade.

Artigos de despeza da maior utilidade, mas não previstas nos estatutos, estarião no mesmo caso; como, v. g., a utilidade de substituir o material ou os

carris, não por estragados, mas para acompanhar os progressos da sciencia e da industria. Caso não raro na historia das estradas de ferro.

Poderiamos ainda demonstrar que outro não póde ser o recurso contra a insufficiencia dos 2 ½ % arbitrados com o maximum no art. 18, § 3º do contracto para as despezas de administração durante os trabalhos de cada secção da estrada. Os algarismos da tabella n. 3 e os da distribuição do custo da 1ª secção citada em outro lugar deste relatorio, levarião á evidencia a nossa proposição.

A taes perdas e gastos se occorre ordinariamente com um fundo de reserva; e quando as companhias não tem juros garantidos fica ao seu arbitrio fixar a annuidade para esse fim necesaria. Póde ver-se uma disposição deste genero no art. 37 do acto de 25 de Fevereiro de 1834 da legislatura da Virginia, nos Estados-Unidos.

Na nossa hypothese porém, e emquanto subsiste a garantia dos juros, compete evidentemente ao governo pôr limite á quota do rendimento que cumpre capitalisar.

Sem entrar no desenvolvimento de mais longas theses, parece á directoria que, independentemente do fim especial para que o governo originariamente projectára o fundo de reserva, são ainda da maior importancia as hypotheses e prejuizos diversos, que deve uma semelhante medida prover de remedio. Parece-nos ter demonstrado esta proposição:

*Sem um fundo de reserva ou uma reforma nos estatutos, o capital da companhia não poderá manter a sua integridade.*

A directoria encontrando no governo imperial a vontade mais efficaz de consolidar a nossa empresa, teve a fortuna de convencê-lo das necessidades que acaba de expôr, e possue a promessa do mesmo governo obtida pelo intermedio do Exm. ministro do imperio, de approvar a capitalisação desde já de uma quota dos rendimentos equivalente a 1 decimo por cento sobre o capital.

Assim vos temos de annunciar para o dia 15 de Fevereiro uma reunião extraordinaria, para resolverdes sobre a projectada reforma de estatutos, na fórma dos arts. 49 e 50.

Passamos a tratar do traço e construcção da estrada de ferro, em cada uma das secções em que se divide.

## PRIMEIRA SECÇÃO DO RIO DE JANEIRO A BELÉM

Numero de vias. — Pelo contracto entre o governo imperial e a companhia. o tronco da estrada deve ser de dupla via, e mesmo se recommenda a construcção desde já dos aterros e obras de arte, com a largura para esse fim necessaria. Bem que nenhuma difficuldade material se opponha á execução deste preceito, a directoria, pensando maduramente, não julgou por ora conveniente fazê-lo.

O tronco da estrada, tendo de extensão apenas 50 a 60 milhas, construido em via singela com os precisos desvios, prestar-se-ha desde logo a um grande trafego; bastará para crê-lo observar que a mesma locomotiva, conduzindo bom numero de toneladas, póde fazer por dia duas ou mais viagens redondas, e que bem regulada a policia da estrada nada se oppõe a que transitem ao mesmo tempo diversos trens. Concluido pois o tronco, não haverá vantagem em cuidar logo do assentamento da segunda via, e mais pressa teremos de levar sobre os carris ás fronteiras de Minas e S. Paulo o osculo da civilisação.

Daqui concluimos que a despeza feita desde já para a via dupla seria por alguns annos um capital morto, com prejuizo do thesouro que garante 7 %, e retardando inutilmente o desejado momento, em que a companhia terá de emancipar-se dessa garantia.

Devemos lembrar-nos que a immobilisação de tão grandes capitaes não póde deixar de perturbar a circulação e gyro do commercio; e seria abusar dos favores que nos concedem os poderes do Estado, exagerar sem necessidade a garantia dos juros. Considerações que recommendão a mais severa economia.

A directoria pois limita-se por emquanto ás despezas da via singela, excepto para alguns artigos em que a excepção a esta regra offerece verdadeira economia. Está no ultimo caso a grande ponte sobre o canal do mangue da Cidade Nova, que construida para duas vias apenas custa-nos 8 a 9:000$000 mais do que para via singela. Fazemos tambem acquisição de terreno sufficiente não só para duas, mas tres, e mesmo quatro vias, não só porque este artigo seria mais tarde de custosissima acquisição, mas ainda por considerações relativas á viação ordinaria, de que mais de espaço trataremos no periodo das desapropriações.

Alinhamento e declives. — Sabeis que a nossa companhia, organisando-se, aceitou as obrigações e os direitos do contracto celebrado em Londres pelo nosso ministro com o subdito inglez Mr. Ed. Price para a construcção da primeira secção da estrada de ferro; ouvindo a exposição de alguns embaraços que na pratica têm encontrado as condições estipuladas e das soluções que tiverão, podereis julgar se a directoria conseguio, como desejava, conciliar a prudencia com o zelo pelos direitos da companhia.

A celebração deste contracto revela a intenção do illustre diplomata que o firmou, de prestar serviço ao seu paiz, apressando a execução da estrada de ferro de D. Pedro II; mas não se baseando os ajustes em estudos technicos sufficientes, e sim em planos que só contêm o resultado de alguns reconhecimentos preliminares do terreno, tornou-se forçoso conceder ao emprezario faculdades amplissimas e perigosas, que, a não acharem correctivo em outras estipulações, tornarião difficil toda a fiscalisação. Assim a clausula 1ª o autorisa a desviar-se do alinhamento marcado na planta, e desviar-se quanto e como lhe aprouvesse, com a unica limitação de não augmentar a despeza da desapropriação do terreno, e o art. da especificação autorisa no caso desses desvios a elevar os declives até o limite de 1:45.

Para apreciar os inconvenientes destas estipulações bastará notar, quanto aos declives, que em ladeiras de 1:250, imperceptiveis á vista, a resistencia a vencer é dupla da que offerece um lanço de estrada de nivel, tripla no declive de 1:125, e quintupla no de 1:62 $^1/_2$, suppondo sempre uma velocidade uniforme e moderada; são copiados estes algarismos do excellente *Tratado Elementar de Caminhos de Ferro*, publicado por A. Perdonnet em 1855.

Estas estipulações podião causar á estrada graves prejuizos, suppondo-as mesmo executadas em boa fé, e não fallando em abusos do emprezario, interessado pelo seu bom credito em cumprir o ajustado, e que demais não tem necessidade de abusar, possuindo um contracto com tão largas faculdades.

O correctivo ás concessões citadas, entendeu a directoria achar-se no art. 10 da especificação que exigio a apresentação no Rio de Janeiro de uma planta e secção longitudinal da linha inteira, trabalhos estes que devião reputar-se os planos definitivos da estrada; aliás seria a estipulação do art. 10 mera futilidade. Assim entendido o contracto, o direito de alterar o alinhamento e os declives ficaria limitado á época dos estudos, e cessaria, com grande vantagem da companhia, logo que fosse approvado o traço da linha.

Em consequencia exigio a directoria a apresentação dos planos definitivos, ao que se recusou Mr. Price, então nesta côrte, sustentando que o art. 10 se referia aos mesmos planos de Londres, sujeitos na execução ás alterações estipuladas; parecendo porém evidente o nosso direito, a directoria fez dependente da apresentação dos planos o pagamento da 1ª prestação no 1º de Setembro, e assim o declarou a Mr. Price em conferencia de 31 de Agosto. Sabendo porém nesse dia, por communicação verbal com que nos obsequiou o Sr.

ministro do Imperio, que o engenheiro do governo, Mr. Lane, havia representado no mesmo sentido, e julgava indispensaveis os planos que exigiamos, solicitou a directoria e obteve que o mesmo Mr. Lane assistisse no dia seguinte a uma nova conferencia com a directoria, o empresario e seu engenheiro em chefe. Teve lugar com effeito esta conferencia no 1° de Setembro, e ahi foi declarado que o empresario, para ser dispensado da apresentação do plano e secção da linha inteira, se obrigava a não admittir na execução declive algum superior a 1:125, salvo em dous pontos declarados, nos quaes não poderia ir além de 1:100, ficando nesta parte modificado o contracto. Esta concessão é da mais alta importancia, porque a taxa 1:45, se de facto empregada, gravaria perennemente de uma maneira assustadora as despezas da exploração. Nem nos valeria a circumstancia de que esta faculdade do contracto dependia da outra de mudar o alinhamento, porque esta ultima apenas está sujeita ao limite illusorio de não augmentar-se a despeza de desapropriação; illusorio, porque a acquisição do terreno sómente se faz depois da escolha definitiva de linha, e é nesta escolha que se exerce a faculdade em questão.

Soube-se ao depois, pelas publicações do Sr. conselheiro Macedo, que ficára desde Londres entendido *bona fide* entre as partes contractantes que os declives não excederão em regra a 1:100, reservada a faculdade a que alludimos sómente para casos extraordinarios e imprevistos.

Achareis annexa a este relatorio, sob n. 1, a cópia da carta pela qual Mr. Ed. Price contrahio a obrigação a que nos referimos, além de algumas outras que constão da mesma carta.

Estado dos trabalhos. — Mr. Price deixou nesta côrte, como seu representante com plenos poderes, a Mr. Charles E. Austin, seu engenheiro em chefe, que dirige as obras da secção contractada da estrada de ferro. O trabalho, tendo recebido algum impulso, foi retardado por occasião da epidemia cholerica que flagellou esta cidade, mas ultimamente de novo se adianta.

Os serviços executados são os seguintes:

Grandes trabalhos de exploração e nivellamento em quasi toda a linha.

Movimento de terras na extensão de 5,953 braças, desde o Mangue da Cidade Nova até o Engenho de Dentro além do Engenho Novo. Neste espaço o chão da via está preparado para receber os carris.

Vinte e quatro boeiros de pedra, dezaseis de um unico vão, seis de dous vãos, e dous de tres.

Os encontros dos grandes boeiros são de pedra canteada; todos são cobertos de lages, excepto um de abobada de tijollo.

Tres pontes, uma de 11 palmos de vão, outra de 42, e a 3ª de 50.

Entrada da linha ferrea na cidade. — Além dos serviços enumerados, ha mais alguns trabalhos de nivellamento e movimento de terras de S. Diogo para a cidade. Comtudo esta ultima parte do trabalho pudéra achar-se mais adiantada, se não tivesse sido objecto de uma discussão que deu origem a novo ajuste, modificando o contracto.

A clausula 3ª, relativa ao prolongamento da estrada de S. Christovão para a cidade, parecia ser uma clausula condicional, deixando-nos a liberdade de construir ou não essa parte da estrada; aliás não haveria motivo para contrata-la em separado.

No direito de supprimir as obras da 3ª clausula virtualmente se inclue o de modificar-lhe a direcção e o plano, salva a obrigação de pagar as obras que accrescerem.

O traço do caminho contractado em Londres, seguindo a direcção da rua de S. Diogo, offerecia o inconveniente de multiplicar as passagens de ruas publicas, e de exigir a demolição das custosas obras da Companhia do Gaz, ou seguindo pela direita ter de demolir todo esse lado, com grande sacrificio pecuniario.

O local da estação terminal offerecia o inconveniente de não proporcionar uma área sufficiente para todas as dependencias do termo da linha.

Finalmente o ramal para Vallongo se afastava do centro commercial desta praça, e não prestava as necessarias commodidades á exportação dos productos do paiz trazidos do interior pela estrada de ferro. Convinha conduzilos á Prainha, ter a facilidade de embarcar-los directamente, possuir um deposito, onde possão em casos particulares despejar os carros, e receber-se carga para o interior.

Parece á directoria que o ajuste constante do documento n. 2 satisfaz a estas diversas vistas. O novo traço, encostando-se ao morro de S. Diogo, evita as obras do gaz e 4 ou 5 passagens de ruas publicas; obtem uma área vantajosa para a estação, e dirige o ramal ao lugar da cidade o mais apropriado para o commercio com o interior.

A via singela do ramal em breves annos será insufficiente para a circulação da estrada; pareceu á directoria que um projecto de alargamento da rua estreita de S. Joaquim e da Prainha era o necessario complemento das obras da estrada; e merecendo esta idéa o assenso do governo imperial, a desapropriação dos predios ficou decretada pela approvação dos planos; comtudo importando estas desapropriações em não poucas centenas de contos, pareceu prudente assentar a primeira ordem de carris nas ruas actuaes, estudando no entanto o projecto de alargamento com o fim de bem aproveitar a parte restante dos predios demolidos, attenuando o sacrificio da companhia, ou (quem sabe) convertendo-o em lucro!

Estações. — Pelo ajuste a que acabamos de alludir, vereis que foi supprimida a estação temporaria de S. Christovão, desnecessaria desde que se resolveu que a estrada de ferro continuaria até a cidade. Das 4 estações intermediarias estipuladas no contracto entre o Rio e Belém, uma foi collocada nas Tres Vendas, no Engenho Novo, ponto a que convergem diversas estradas do interior, e que provavelmente se tornará importante para viajantes; a segunda tem de ser assentada na Cascadura, cruzamento da estrada de Santa Cruz. E' provavel que esta estação chame para a estrada de ferro toda a exportação que até agora se dirige á Praia Pequena, e grande parte da que de Campo Grande se encaminha á Pavuna. Julgar-se-ha da importancia deste trafego sabendo que sómente uma casa da Praia Pequena embarcou para a côrte no anno de 1854 cerca de 110 mil @ em café, assucar, aguardente e outros generos; todo o trafego da Praia Pequena terá vantagem em passar-se para a estrada de ferro.

Para a terceira e quarta estações, ainda não deliberadas, indica o engenheiro do empresario a quem consultámos o cruzamento da via ferrea com a estrada de Mato-Grosso nas immediações de Maxambomba e o lugar dos Queimados. Estas duas estações e a de Belém devem esperar consideravel trafego em gado, café e outros generos.

Havia porém no contracto uma lacuna que se trata de preencher; passando a estrada de ferro pelas immediações da Quinta Imperial, é dever da companhia edificar no lugar a esse fim mais apropriado uma decente estação, em que possa S. M. o Imperador, quando lhe aprouver, embarcar na estrada de ferro, seja para a cidade, seja em direcção ao interior. A construcção desta estação será objecto de ajuste especial; a directoria, porém, ponderando a vantagem de aproveitar tambem aquella parada dos trens para commodidade da população, dirigio-se ao mordomo da casa imperial para que obtivesse de S. M. a permissão de occupar a companhia o terreno necessario para construir aos lados da estação imperial embarcadouro para o publico. Esta permissão foi immediatamente concedida, assim como a de estabelecer franco accesso da rua da Joanna ao lugar da estação.

O mordomo da casa imperial, cumprindo as ordens de S. M., tem franqueado os terrenos da quinta para todos os trabalhos e construcções concernentes á estrada de ferro, sem a menor restricção, ou condição.

*Suspensão de pagamentos.* — Tereis notado até aqui que um ou outro desaccordo entre a directoria e o empresario tem sido resolvido por mutuo consenso das partes, e se não nos enganamos, com vantagem para a estrada de ferro. Subsiste comtudo uma divergencia que dará lugar á nomeação de arbitros; fallo da intelligencia do art. 14 do contracto na parte que se refere á suspensão dos pagamentos bimensaes.

A disposição controvertida diz assim: "... mas o pagamento de qualquer destas prestações será suspendido se se provar que a obra feita e os materiaes mandados de Inglaterra estão pagos com excesso pelas prestações anteriores."

A directoria entende que esta disposição no seu sentido obvio e natural manda orçar, segundo as regras da engenharia, os trabalhos executados, e sommar o custo dos materiaes importados, incluindo o frete e mais despezas até chegarem aos depositos em que se acharem.

O empresario porém sustenta que os preços admittidos nos orçamentos devem ser proporcionados ao custo total das obras em cada ramo de serviço, e para executar este pensamento recorre á seguinte distribuição da quantia total contractada pelas diversas especies de serviços a desempenhar, sendo as parcellas em libras as que constão de um esboço ou extracto de orçamento que apresentára na occasião da celebração do contracto. Dividida a quantia total (de S. Christovão a Belém):

| | | |
|---|---|---|
| £ 560,084 | em dez mil partes tocão a | 10,000 |
| " 99,621— 2—9 | Movimento de terras | 1,779 |
| " 39,996—12—0 | Obras de pedreiro | 714 |
| " 54,064—14—8 | Trabalhos preliminares, fretes, seguros, etc. | 965 |
| " 160,536— 3—4 | Via permanente e todos os pertences | 2,866 |
| " 74,600— 0—0 | Material rodante | 1,332 |
| " 20,000— 0—0 | Estações | 357 |
| " 2,590— 0—0 | Telegrapho electrico | 46 |
| " 56,175—13—7 | Direcção das obras, eventuaes, escriptorio, etc. | 1,003 |
| " 52,500— 0—0 | Lucro | 938 |
| " 560,084— 6—4 | | 10,000 |

Pretende mais o empresario que de dous em dous mezes se examine que fracção do total de cada serviço está executada, para tomar fracção correspondente da parcella respectiva da tabella, e que a somma destas fracções representará a quota do custo total que se deve levar em conta.

Ainda que a intelligencia dada pela directoria ao art. 14 lhe parece simples, evidente e genuina, comtudo estudou com o maior cuidado a opposta interpretação, quer na sua base contida na tabella supra, quer nas applicações dessa tabella. A directoria tem a peito esclarecer-se sobre todas as questões relativas á construcção das estradas de ferro, e sem duvida não é dos menos importantes o problema da distribuição do custo total pelas diversas especies de despezas. Para estabelecer esta distribuição em principio, examinárão-se os preços classificados de algumas estradas de ferro francezas e allemães, e subtrahindo do custo total de cada uma dellas as despezas de acquisição de terreno e administração de companhias, para as tornar comparaveis com a parte contractada da nossa estrada, e convertendo todos os algarismos em

fracções da mesma especie das da tabella de Mr. Austin, chegámos aos seguintes termos médios:

| | |
|---|---:|
| Estudos da linha e direcção dos trabalhos | 250 |
| Movimento de terras | 1,861 |
| Obras de arte correntes, como boeiros, pequenas pontes, etc | 537 |
| Grandes pontes, viaductos e tunneis | 657 |
| Cercas | 61 |
| Passagens, casas de guardas, etc | 95 |
| Estações, edificios e officinas | 1,000 |
| Utensis e mobilia das estações | 107 |
| Via permanente e seus pertences essenciaes | 3,2[illegible] |
| Accessorios, como gyradores, signaes, postes, etc | 148 |
| Machinas do serviço, bombas, canos, etc | 64 |
| Telegrapho electrico | 9 |
| Material rodante | 1,654 |
| Despezas imprevistas | 262 |
| | 10,000 |

*N. B.* Não excluindo artigo algum de despeza, a tabella seria a que se acha annexa a este relatorio sob n. 3.

Esta distribuição, termo médio de muitas estradas de ferro, não combina em tudo com a do empresario; todavia, a differença de circumstancias do paiz, e a consideração de que a tabella de Mr. Austin tem o cunho official por ter servido de base ao contracto, a tornão aceitavel. Não assim a applicação que se pretende fazer ao nosso contracto, art. 14, que assim entendido ficaria perfeitamente illudido; por quanto:

1°. Não existe o traço definitivo da estrada, e a planta e secção annexas ao contracto estão sujeitas á faculdade deixada ao empresario de desviar-se da linha, faculdade de que de facto usa continuamente.

E sendo assim, não ha meio de conhecer a quantidade total do movimento das terras, e das obras de arte, que varião a cada mudança de alinhamento, e é impossivel por isso, quando se medir uma porção de aterros, de excavações, de boeiros, etc., saber que parte representão da quantidade total do serviço respectivo, quantidade que é variavel e incognita.

2°. As despezas preliminares e eventuaes, a direcção technica, a administração, e os lucros, não sendo objectos sujeitos a nenhuma medida material, deixão ao empresario toda a facilidade de exagerar os orçamentos; e nem se podem arbitrar em proporção do total das obras, por falta dos planos e traço definitivos da estrada.

3°. Os materiaes comprados e importados para se empregarem na estrada, como ferramentas e machinas, materiaes de construcção, ferragens e outros, não se podem tambem arbitrar em proporção do total, pela mesma razão de ser imposivel fixar previamente a porção exacta de cada artigo que se terá de despender. Não existe orçamento da estrada.

Nestes termos, aceito por ventura um modo de avaliação tão cheio de duvidas, o resultado póde ser um excesso de pagamentos muito superior á caução; alcance que, se fôra verificado presentemente, acharia garantias no bom credito e solida posição commercial do empresario; mas que, entregue ás contingencias do futuro, não deixaria tranquilla a companhia, porque as grandes empresas industriaes, se erguem muitas vezes fortunas gigantescas, offerecem tambem asares e riscos proporcionaes aos lucros.

Nas vesperas do pagamento de 11 de Dezembro instituirão-se exames para verificar se estava ou não realisada a hypothese do art. 14. Medio e

avaliou escrupulosamente os trabalhos feitos o Sr. major T. S. Paranhos; instituio outros exames, collegio todos os dados, e organisou-os o Sr. coronel F. Carneiro de Campos, de cujo relatorio, recommendavel pelo seu bom methodo e lucidez, resulta que a obra feita e materiaes importados até aquella data, e comprados no paiz, forão por elle estimados em 612:830$767, ao passo que a quantia recebida em duas prestações, £. 84,014, importarão em quasi 742 contos de réis, sendo de notar que nas avaliações se contemplarão com nimia largueza aquelles artigos que por novos no paiz não têm preços estabelecidos em o nosso mercado.

O empresario, porém, recusando as conclusões deste relatorio, e offerecendo a avaliação feita pelo seu methodo, fez subir o algarismo das despezas a £. 116,049 o que, se fôra admittido, lhe daria direito a pagamentos supplementares na fórma do mesmo art. 14.

Levantando-se dest'arte uma desintelligencia radical entre a companhia e o empresario, fez a directoria os maiores esforços para chegar a um accordo; e para este fim teve lugar, em sessão de 10 de Dezembro, larga conferencia com o mesmo empresario. Como meio de conciliação lhe foi proposto fixar, de accordo com a directoria, uma somma qualquer como valor das obras até então realisadas, ou mesmo prescindir de todos os exames feitos, estabelecendo porém como base para as seguintes avaliações: 1°, os preços da tabella annexa ao contracto; 2°, os do mercado; 3°, informações da confiança da directoria ouvido o empresario.

Sendo rejeitada esta composição, e parecendo necessario regularisar as prestações á medida que os trabalhos se adiantão, a directoria, com approvação do governo imperial, mandou recorrer ao juizo commercial desta cidade para a nomeação dos arbitros, que, na fórma do art. 22, devem decidir qual seja a verdadeira intelligencia do art. 14; mas effectuou o pagamento: 1°, para não fazer prevalecer antes de qualquer protesto em juizo uma interpretação do contracto, não aceita pelo empresario; 2°, porque o alcance de 130 contos, que foi possivel verificar está garantido pela caução de £ 25,000 depositadas nas mãos do ministro brasileiro em Londres.

No entanto, os exames proseguem, e temos o prazer de annunciar-vos que o Sr. coronel Carneiro de Campos prestou e continúa a prestar á companhia importantes serviços, sendo efficazmente coadjuvado pelo Sr. major T. da Silva Paranhos. O segundo, além disso tem a seu cargo exclusivamente outras commissões, e na acquisição do terreno a sua pericia, integridade e dedicação nos tem sido da mais manifesta utilidade.

*Desapropriações.* — Passamos a dar-vos uma noticia resumida do estado em que se acha a desapropriação dos terrenos e predios interessados no plano das obras, ou prejudicados por elles, e por este motivo comprados. Achareis annexa em n. 4 uma relação das acquisições já realisadas, e a quantia nellas empregada sóbe a 114:117$160. A extensão da estrada de ferro comprehendida nestes terrenos é de 719 braças, exclusivamente de S. Christovão até o Engenho Novo. Pesada seria a acquisição do terreno se a avultada quantia mencionada fosse o custo unicamente da zona da estrada no comprimento de 719 braças; mas não é assim.

Os contractos relativos á nossa estrada estabelecem como principio a preferencia dada aos cruzamentos ao nivel, onde ella corta as vias ordinarias, e obrigão a companhia a conservar e policiar o transito nas intersecções com as ruas publicas.

As passagens de nivel, mais ou menos perigosas, sómente se recommendão pela economia da construcção; pouco mais custão do que a despeza de as policiar, quando a exceptuar-se os casos de estarem assentados os carris sobre altos aterros, ou profundos córtes do aterro, as passagens inferiores ou supe-

riores à via férrea custarião enormes despezas, de excavações em um caso, de aterros ou viaductos em outro.

Se, porém, a nossa nascente legislação de caminhos de ferro adopta de preferencia os cruzamentos mais perigosos por serem mais economicos, é consequencia logica que procure limitar o seu numero quanto seja possivel. Não póde ser outro o motivo por que o regulamento de 27 de Outubro não impoz á companhia obrigação alguma de conservar livres os caminhos particulares das chacaras e fazendas, manifestando aliás respeito ao direito de propriedade, quando nos obriga comprar os terrenos, cujas servidões ficão prejudicadas, se os donos o exigem.

Esta doutrina é previdente, porque, embora imponha á companhia nos primeiros annos alguns sacrificios, promette para o futuro vantagens reaes, maximè nos suburbios de grandes cidades como o Rio de Janeiro, onde as vias ordinarias mais se multiplicão e ramificão.

Senhora a companhia de porção dos terrenos á beira da estrada, tem a faculdade de modificar a rêde das vias communs, em sua vantagem e do publico. Traçar caminhos na immediação das estações, irradiando dellas quanto seja possivel, será facilitar commodidades á população, e chamar concurrencia para a via férrea; tornar os outros parallelos á nossa estrada, ou convergindo para os cruzamentos com as ruas, será reduzir gradualmente o numero de passagens e dar novas servidões aos terrenos que por sequestrados das vias publicas somos obrigados a comprar. E então o augmento de valor resultante da facilidade dos transportes compensará os nossos sacrificios, e póde mesmo convertê-los em lucro.

A directoria estuda com attenção este objecto, e póde já assegurar-vos quanto aos terrenos até hoje comprados, e excedentes á zona da estrada de ferro, que possuimos meios de utilisa-los com vantagem publica. Possue a companhia, disponiveis desde S. Christovão até as Tres Vendas, cerca de 500 braças de testada nas ruas actuaes e nas derivações se vão effectuar, todas com fundo sufficiente para edificação de chacaras. Possue mais a grande chacara da estação nas Tres Vendas, com 300 braças de testada da rua de Andarahy Grande, e dous predios que foi preciso comprar por se ter de demolir uma parte nos fundos, demolição comtudo que não prejudica o corpo principal dos edificios.

Deduza-se dos 114:137$160 estes dous predios, um dos quaes é a bella casa da rua de S. Christovão n. 89; deduza-se mais o que valeráõ em pouco tempo 600 ou 700 braças de testada que se poderáõ alienar, e de certo nenhum de vós terá receio de que nos fique mui caro o chão da estrada até o Engenho Novo.

Devemos aqui accrescentar que além da zona de 719 braças já adquirida e paga, possue a companhia maior extensão adquirida gratuitamente, a saber:

Dignando-se S. M. o Imperador mandar pôr á disposição da companhia os terrenos da quinta da Boa Vista necessarios á estrada de ferro, occupa esta nos limites da mencionada quinta a extensão de 490 braças, assim obtidas por graça especial de S. M. I.

O Sr. A. J. Alves Souto offereceu gratuitamente á companhia a parte de sua chacara, occupada para os trabalhos da estrada de ferro, na extensão de 70 braças com 10 de largura.

O Sr. Manoel Joaquim de Aguiar cedeu tambem de graça na sua chacara do Engenho Novo uma extensão de cerca de 107 braças com a largura de 10.

A mesma offerta fez o Sr. Aguiar a respeito dos terrenos que possue na Cascadura, atravessados em muito maior extensão pela via férrea; e tendo de assentar-se ahi uma das estações intermedias estende a sua offerta gratuita a todo o terreno necessario para a estrada, estação e suas dependencias.

E' de justiça consignar aqui um agradecimento aos cidadãos mencionados, que embora possão obter uma compensação á perda que soffrem, no augmento de valor que tem de dar a estrada de ferro a seus terrenos restantes, comtudo tinhão direito perfeito a indemnisação que cedem em favor da companhia; o seu desinteresse não tem pois outro fim senão auxiliar uma empresa de tão manifesta utilidade.

A despeza da acquisição do terreno não póde ser avultada do Engenho Novo em diante, porque sendo expresso que a companhia não paga o augmento de valor proveniente da estrada de ferro, é notoria a pequena importancia que antes tinhão aquelles terrenos.

Os sacrificios maiores estão reservados para a entrada da linha férrea na cidade; a directoria estuda comtudo o meio de attenua-los quanto seja possivel. Pela relação n. 4 conhecereis que os preços das acquisições feitas em S. Diogo (ajustadas em Janeiro, e que por isso não figurão no balanço) nada tem de assustadores.

## EXPLORAÇÕES E TRAÇO DA CONSTRUCÇÃO DA LINHA

A 1ª secção da estrada de ferro foi dirigida para Belém, porque ao norte deste ponto, qualquer direcção por ventura escolhida encontraria, antes da grande cordilheira, a ramificação denominada Serra de Santa Anna, de quasi igual altura, e assim teria duas subidas de grande difficuldade. Em Belém, ou na proximidade da confluencia dos rios das Lages e de Santa Anna, a serra deste nome se extingue na planicie: aquelle ponto, por esse motivo, para todas as pessoas que tem estudado a melhor direcção da estrada, ficou reconhecido como um ponto obrigado; e sem duvida esta reflexão contribuio para que se julgasse possivel contractar a execução da primeira secção, sem dependencia de ulteriores estudos do prolongo da linha.

De Belém por diante diverge mas opiniões; mas parece que esta divergencia se limita á segunda secção que, como sabeis, se estende de Belém até o ponto além da Cordilheira que fôr julgado proprio para bifurcar-se a estrada, partindo a 3ª secção ou estrada mineira para o Porto Novo do Cunha, e a 4ª ou o ramal Paulista para a Cachoeira, ambos na margem do Parahyba.

Em verdade, sendo certo que as cristas da serra do Mar separão as terras que vertem aguas para a parte do Oceano das vertentes para o valle do Parahyba, parece natural que, transposta a cordilheira em qualquer ponto, se encontrem meios faceis de alcançar a margem do Parahyba, seguindo o curso de um ou outro de seus numerosos tributarios. A observação e os reconhecimentos de que temos noticia confirmão este pensamento: não ha diversidade de opiniões quanto ás facilidades do traço, senão na passagem da serra do Mar.

Ha cerca de quatro annos se volve para este objecto a attenção publica, e todas as informações parecem indicar tres ou quatro depressões da Cordilheira, unicas praticaveis para locomotivas.

A primeira e a mais ao norte segue por algumas leguas o valle do rio Santa Anna, e curvando-se á esquerda procura as immediações da Sacra Familia, donde, pelo morro Azul, consegue a linha transportar-se para vertentes do ribeirão do Secretario, confluente do Parahyba. Este traço, proposto em 1852 pelo Sr. visconde de Barbacena, se apoia na valiosa autoridade professional do Sr. Charles Austin, engenheiro da 1ª secção.

A segunda direcção, mais ao sul, seguindo vertentes do rio das Lages pelas vizinhanças da Cacaria, é mui recommendada por numerosas pessoas dos lugares, chegando-se a annunciar probabilidades de obter o declive de 1:100.

A terceira direcção, intermédia, segue mais ou menos aguas do ribeirão dos Macacos nas vizinhanças da estrada do Presidente. Este traço se apoia

nos trabalhos e pericia dos engenheiros Warings, que o explorárão de accordo e com o auxilio dos Srs. Teixeiras de Vassouras.

Tem-se fallado ultimamente em uma quarta depressão situada entre a segunda e a terceira, e cujas facilidades muito se apregôão. A primeira conclusão a que conduzem os factos referidos é que não resta duvida alguma quanto á possibilidade de transpôrem a Cordilheira ás locomotivas que partirem do Rio de Janeiro, e sem interrupção nem dependencia de machinas fixas, voarem até ás raias das provincias de S. Paulo e Minas. E obtido este resultado, menos duvidoso ainda se torna que tenhão as estradas de ferro de prolongar-se e ramificar-se pela vastidão do interior. Horizonte de riqueza e de civilisação, que mal podem sondar olhos affeitos á actualidade dos nossos meios de locomoção!...

De facto, depois que os melhoramentos introduzidos na construcção das machinas habilitárão os americanos a conduzir as suas locomotivas para Oeste através dos Alleghanys, e os Allemães a transpôr os Alpes Noricos e Julianos, e outras serranias; depois que a sciencia conseguiu tornar de facil exploração declives até 1:40, não podia ser fundado o receio dos timidos quanto á supposta impraticabilidade da estrada de ferro de D. Pedro II. Estas observações um pouco nos desviárão do nosso assumpto, que era neste momento a escolha do traço da 2ª secção.

Bem desejára a directoria dar a este trabalho um tal impulso, que no momento de parar em Belém a primeira locomotiva encontrasse carris pelos quaes voasse a atacar a Cordilheira; e nesse empenho deu-se pressa em mandar engajar fóra do paiz alguns engenheiros que apresentassem documentos materiaes de sua pericia em caminhos de ferro que houvessem construido, maximé em paizes montanhosos. Este engajamento não se tinha concluido na data das ultimas noticias, mas autorisão ellas a esperança de que nos venhão os nossos engenheiros em um dos proximos paquetes.

Emquanto os esperamos, propôz o Sr. Austin, engenheiro em chefe do empresario da 1ª secção, levantar por empreitada os planos definitivos da 2ª secção, seguindo a linha por elle preferida; e igual proposta temos de outro engenheiro, o Sr. Marchant, para o mesmo trabalho em uma direcção que nos indica, e que, salvo engano, parece ser uma das que já mencionámos. Ambos estes engenheiros são de reconhecida pericia, mas o problema do traço difficilmente e com graves inconvenientes poderá ser objecto de contractos de empreitada. A diversidade de vistas mercantis e sociaes que a escolha da linha deve satisfazer, exigem que a directoria e o governo presidão áquella escolha, fazendo executar os estudos do traço a expensas da companhia, embora um pouco se retardem ou se tornem mais dispendiosos. Todo o augmento de despeza com estudos bem dirigidos se tornará em fonte de prosperidade para a estrada de ferro.

O empreiteiro que tem por fim especial especular com a execução da estrada, torna-se *ipso facto* o menos proprio para o traço que poderia subordinar principalmente ao seu fim, a economia da construcção. Levantados os planos definitivos do caminho poderá a directoria apreciar as propostas dos empresarios da construcção, e mesmo escolher a melhor fórma de contractos, liberdade que não teve quanto á primeira secção.

Tendo o governo imperial todo o interesse na boa escolha da linha que dependerá da sua approvação, dirigio-se ao Exm. ministro do imperio o vice-presidente da directoria pedindo sua opinião e conselho sobre as propostas acima referidas, e sobre as bases que a directoria havia formulado para os contractos, se tivessem de ser celebrados. S. Ex., depois de ouvir o engenheiro do governo o Sr. C. B. Lane, expressamente aconselhou á directoria que se abstenha de contractar as explorações, e as mande executar sob a sua immediata direcção. Este conselho não foi e não podia ser menosprezado.

## BALANÇO

Está junto em o n. 5 o balanço de nossas transacções até 31 de Dezembro; resumem-se no seguinte:

Entrárão em cofre:

| | | |
|---|---|---|
| 20 % de 51.703 acções emittidas em 15 de Julho. | 2.068:120$ | |
| Menos a segunda entrada de 15 acções impontuaes | 300$ | |
| | | 2.067:820$000 |
| 20 % de 2.076 acções dadas em pagamento a Ed. Price em diversas datas ........................................ | | 83:040$000 |
| Premio obtido pela venda de 273 das primeiras ........... | | 2:507$000 |
| Renda procedente de multas e juros e alugueis............. | | 6:189$206 |
| Total .................................... | | 2.159:556$206 |

Emprego dos fundos:

| | |
|---|---|
| Pagamentos a Ed. Price em diversas datas na fórma do contracto, inclusive £. 21.253—10 remettidas pelo paquete de Dezembro ............................................ | 1.743:011$654 |
| Despeza em Londres com a primeira remessa de fundos ...... | 1:169$530 |
| Indemnisação do privilegio ao Dr. Cochrane................ | 174:540$000 |
| Desapropriações ........................................ | 114:117$160 |
| Pessoal da directoria, escriptorio, etc. ...................... | 6:266$620 |
| Despezas do escriptorio, aluguel, pintura da casa, livros, etc... | 2:076$520 |
| Mobilia ................................................ | 867$000 |
| Engenheiros e seus auxiliares .......................... | 1:304$540 |
| Saldo no banco Mauá .................................... | 115:989$402 |
| Dito em caixa .......................................... | 213$780 |
| Total .................................... | 2.159:556$206 |

Os primeiros tres artigos de despeza são consequencia de contractos preexistentes á installação da directoria; do quarto já vos fallámos mais de espaço; e os seguintes recommendando-se pela sua tenuidade, são comtudo justificados pela escripturação, que podeis examinar.

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1855.

*Christiano Benedicto Ottoni,* Vice-presidente.
*Jeronymo José Teixeira Junior,* Secretario.
*Roberto Jorge Haddock Lobo.*
*Alexandre Joaquim de Siqueira.*
*João Baptista da Fonseca.*

N. 1

Rio de Janeiro, 1 de Setembro de 1855.

Senhor. — Constando-me que, na qualidade de inspector da estrada de ferro por parte do governo, o senhor não approva o limite da elevação especificado no meu contracto da estrada de ferro de D. Pedro II, tenho a satisfação de informar-lhe que inspeccionando o terreno por onde deve passar a linha, estou convencido que devo limitar a elevação dos declives da maneira seguinte. Da cidade até a summidade plana no Engenho Novo 1:100, deste ponto até atravessar o Rio de Santo Antonio 1:125, e dali a Belém 1:100. Eu já tinha promettido ao Sr. Macedo que limitaria os declives de 1:100 se fosse possivel; estou portanto muito satisfeito de poder condescender com os seus desejos a este respeito.

Quanto ás madeiras que têm de ser empregadas na construcção das nossas pontes e cercas, estou tratando, em conformidade de seus desejos, de fazer que não serão empregadas senão madeiras geralmente reconhecidas por madeiras de lei, excepto sendo madeira creosotada. Espero que estas concessões, conformes com a redacção do contracto, concordarão com as suas vistas.

Sou, etc., etc. — (Assignado) *E. Price*. — Conforme, *C. Ottoni*.

N. 2

Directoria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II. — Rio, 10 de Janeiro de 1856.

Illm. Sr. Charles Austin. — A directoria resolveu perguntar a V. S. se em nome de Mr. Price concorda nas seguintes disposições relativamente á construcção da estrada de ferro de S. Christovão para a cidade.

1.ª Supprime-se a estação temporaria, cáes e ponte de madeira mencionados no art. 8 da especificação á 1ª clausula do contracto; e conseguintemente se fará uma reducção de £. 7.000 em favor da companhia, deduzida da primeira prestação que se houver de realisar.

2.ª O ramal não será dirigido a Vallongo, mas á Prainha, e a sua direcção, bem como a da linha principal desde a rua de S. Christovão até o Campo seguirão o traço assignalado na planta n. 1, que V. S. assignará, se concordar nesta proposta.

3.ª No extremo do ramal se construirá um trapiche com ponte que permitta atracarem os navios exportadores de café e mais generos do paiz, tudo na fórma da especificação e do desenho n. 2, por V. S. assignado.

4.ª A clausula 3ª do contracto será executada com as modificações precedentes; e em compensação do augmento de despezas que dellas resultão a Mr. Price, já por ser mais longo o ramal, já por accrescer o trapiche e ponte, a companhia pagará, além das £. 69.400 do contracto, mais £. 3.507—17—7, que serão addicionadas ao segundo pagamento estipulado na clausula 3ª.

Com a sua approvação e assignatura nesta carta, entender-se-ha que aceita todas as obrigações nella mencionadas, assim como a minha assignatura ligará a companhia na fórma do art. 33 dos nossos estatutos.

Deos Guarde a V. S. — (Assignado) *Christiano Benedicto Ottoni,* vice-presidente da directoria.

Aceito as condições propostas em nome do Sr. Edward Price. Janeiro 10 de 1856. — (Assignado) *Charles E. Austin.* — Conforme, *C. Ottoni.*

N. 3

*Distribuição do custo total de uma estrada de ferro pelos diversos artigos de despeza que o compõe.*

| | |
|---|---|
| Despezas preliminares e administração central | 147 |
| Estudos da linha, e direcção dos trabalhos | 248 |
| Acquisição do terreno | 1.009 |
| Movimento de terras | 1.665 |
| Obras d'arte corrente, como boeiros, etc | 476 |
| Grandes pontes, viaductos e tunneis | 582 |
| Cercas | 45 |
| Passagens e casas de guardas | 84 |
| Estações, officinas, e outros edificios | 885 |
| Utensis e mobilia das estações | 95 |
| Via permanente e seus pertences essenciaes | 2.872 |
| Accessorios da via, como signaes, giradores, etc. | 131 |
| Machinas do serviço, bombas, canos, etc. | 57 |
| Telegrapho electrico | 8 |
| Material rodante | 1.464 |
| Despezas imprevistas | 232 |
| Custo total | 10.000 |

*Advertencia.* — Esta tabella foi calculada sobre dados estatisticos citados no tratado de A. Perdonnet. Não se comprehendêrão as linhas inglezas, porque as despezas são citadas muito englobadamente, e sem a classificação desejada.

Tomárão-se termos médios dos seguintes caminhos de ferro:

De Paris a Orleans.
De Paris a Strasburgo.
Do Departamento du Gard (totalidade das linhas).
Do Estado de Baden (totalidade das linhas).
De Vienna a Gloggnitz e um ramal.
De Berlim a Francfort.
De Leipzig a Dresda.

## N. 4.

**RELAÇÃO dos terrenos e predios que têm sido desapropriados pela companhia de estrada de ferro D. Pedro II**

| PROPRIETARIOS. | NUMERO DE BRAÇAS DA ESTRADA DE FERRO | TERRENOS COMPRADOS. | CUSTO, INCLUSIVE SISA E DESPEZAS |
|---|---|---|---|
| J. A. Lecesne, rua de S. Christovão 48, 50. | 9 | Casa comprada para demolir | 4:000$000 |
| D. Francisca Xavier, S. Christovão 81 | 70 | Zona da estrada e terreno dos fundos que ficou encravado com fundo de 20 a 50 braças | 8 480$000 |
| Viuva Hartley, S. Christovão 83 | 30 | Estrada e terreno encravado com 20 a 50 braças de fundo | 3:180$000 |
| J. D. Hartley, S. Christovão 85 | 15 | Toda a chacara, por ter de demolir-se a casa; 12 braças na rua de S. Christovão | 12:720$000 |
| B. D. Pinto, S. Christovão 87 | 16 ½ | Somente a zona da estrada | 1:049$400 |
| Viuva Hartley, S. Christovão 89 | 22 | Toda a chacara, por demolir-se parte da casa; 18 braças na rua de S. Christovão | 27:560$000 |
| A. J. Fernandes Ferreira, S. Christovão 101 | 30 | Zona da estrada | 1:908$000 |
| A. J. A. Souto, rua do Souto e da Joanna | 70 | Idem | $ |
| A Quinta imperial | 490 | Idem | $ |
| A. Fortuna, S. Francisco Xavier | 52 | Estrada e terreno encravado com fundo de 5 a 26 braças | 2:120$000 |
| D. Anna Farias e Irmãs, S. Francisco Xavier | 137 | Idem e fundos de 25 a 80 braças | 10:600$000 |
| D. M. N. Burnier, S. Francisco Xavier | 178 | Está pago sómente o dominio directo | 200$000 |
| F. F. de Lima, Engenho Novo 18 | 165 | Toda a chacara, por ser a maior parte prejudicada (art. 12 do regulamento) | 16:960$000 |
| B. B. Monteiro, Engenho Novo | 25 | Idem | 8:480$000 |
| José Lourenço da Silva, Engenho Novo | 152 | Chacara comprada para a estação | 16:836$000 |
| M. J. de Aguiar, Engenho Novo | 107 | Zona da estrada | $ |
| | | Mais a sisa de um terreno ajustado | 23$760 |
| | | SOMMA | 114:117$160 |
| DO MANGUE DA PRAIA FORMOSA PARA A CIDADE | | | |
| Pio A. de Souza, Praia Formosa | 23 | Zona da estrada e muros | 1:590$000 |
| Viuva Cunha Sampaio, S. Diogo | 38 | Idem, diversas bemfeitorias | 6:784$000 |
| Viuva Moncorvo, S. Diogo | 4 ½ | Um predio pela decima | 2:039$440 |
| Custodio José de Souza, S. Diogo | 25 | Terreno e muros | 2:120$000 |
| D. R. de Almeida, S. Diogo | 23 | Terreno, duas casas e muros | 6:132$000 |
| J. J. Ferreira, S. Diogo | 120 | Terreno, muros e casa de vivenda | 25:440$000 |
| J. P. Sobral, S. Diogo, 8 | — | Casa no lugar da estação terminal | 4:343$600 |
| J. da Silva Campos, S. Anna 17 | — | Idem | 4:240$000 |
| | | SOMMA | 52:689$040 |

*N. B.* — As acquisições desde o mangue para a cidade são indemnisações ajustadas amigavelmente neste mez de Janeiro, cujas escripturas se estão lavrando.

# N. 5.

## Balanço da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1855.

**ACTIVO.**

| | | |
|---|---|---|
| ACCIONISTAS. Pelas 60,000 acções de 200$000 .............. | 12,000:000$000 | |
| IDEM: Entradas realisadas ..................................... | 2,150:860$000 | |
| | | 9,849:140$000 |
| MAUÁ MAC-GREGOR E C.ª: Pelos fundos existentes neste Banco | | 115:989$402 |
| MOBILIA: Por diversos moveis no escriptorio................ | | 867$000 |
| CAIXA: Pelo saldo existente hoje .............................. | | 213$780 |
| PROPRIOS DA COMPANHIA: Por chacaras, casas e terrenos comprados | | 114:117$160 |
| GANHOS E PERDAS: Por despezas até esta data.............. | 1,928:368$864 | |
| Deduzidos os lucros obtidos até hoje. ........ ... ...... | 6:189$206 | |
| | | 1,922:179$658 |
| | Rs. | 12,002:507$000 |

**PASSIVO.**

| | |
|---|---|
| CAPITAL representado por 60,000 acções de 200$000..... .. ................ | 12,000:000$000 |
| PREMIOS obtidos pela venda de 273 acções............................... | 2:507$000 |
| Rs. | 12,002:507$000 |

S. E. O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1855. — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

## Demonstração da conta dos ganhos e perdas da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1855.

**RECEITA.**

| | | |
|---|---|---|
| JUROS: Pelo saldo a favor da Companhia em conta corrente com o Banco Mauá Mac-Gregor e C.ª.................... | | 5:586$426 |
| ALUGUEIS: Pelo aluguel de dous mezes e vinte dias da casa n. 89 da rua de S. Christovão.......................... | 177$780 | |
| IDEM: De um mez do terreno na rua de S. Francisco Xavier.. | 30$000 | |
| | | 207$780 |
| MULTAS: De 355 acções que deixárão de entrar em tempo competente.................. .................. . . | | 395$000 |
| | | 6:189$206 |
| DIFFERENÇA para mais na despeza......... ........ . | | 1,922:179$658 |
| | Rs. | 1.928:368$864 |

**DESPEZA.**

| | | |
|---|---|---|
| GASTOS GERAES: Pelas gratificações da directoria e dos empregados do escriptorio.................................. | 6:266$620 | |
| IDEM: Aluguel do escriptorio, concerto e pintura do mesmo, livros e despezas diversas................ ............. | 2:076$520 | |
| | | 8:343$140 |
| CUSTO DA ESTRADA: Pela remessa para Londres a Edward Price em cumprimento da clausula do art. 13 do seu contracto de 9 de Fevereiro de 1855, sendo £ 50,000 a 27 d. ........ | 444:444$444 | |
| Pelas 1ª, 2ª e 3ª prestações bimensaes pagas ao mesmo na fórma do art. 14 do seu contracto, e 1ª metade da 4ª prestação remettida para Londres........ .... ....... ......... | 1,298:567$210 | |
| Pelas gratificações dos engenheiros Carneiro de Campos, Moraes Antas e Paranhos, e as folhas dos vencimentos dos auxiliares dos ditos engenheiros ........................ | 1:304$540 | |
| Por despezas em Inglaterra com uma remessa ............. | 1:169$530 | |
| | | 1,745:485$724 |
| PAGAMENTOS ao Dr. Thomaz Cochrane pela indemnisação do privilegio conforme a escriptura de 18 de Junho de 1855.... | | 174:540$000 |
| | Rs. | 1.928:368$864 |

S. E. O. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1855 — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.